

# ERINA

VOL. 14

ビジネス ニュース

## BUSINESS NEWS

Economic Research Institute for Northeast Asia

【第 14 号】

### TOPICS

「米ロ地域間経済会議」報告 p1

### SERIES

海外ビジネス情報 p8  
列島環日本海 p10  
北東アジア経済交流地域連絡会だより p18  
セミナー報告 p19  
ERINA からのお知らせ p34

1999年7月30日発行

## ■「米ロ地域間経済会議」報告■

ERINA経済交流部  
部長代理 佐藤 尚

1999年6月16日から18日の3日間、ロシア沿海州ウラジオストク市にて米ロの地域間経済会議が行われた。

1989年にNGOの米ロ経済協力が創設され、ロシア極東地域とのビジネス拡大にむけた活動が現在まで展開されている。1993年4月、カナダ・バンクーバーにてサミットが開催され、クリントン大統領とエリツィン大統領が米ロ間の技術交流を進展させることで合意。上記の米ロ経済協力を取りこむこととなり、全体としてこの枠組みの活動を「ゴア-チェルノムイルジン委員会」と名づけた。その後ロシア側代表者である首相が変り「ゴア-プリマコフ委員会」と改名された（現時点では「ゴア-ステパーシン委員会」か）。1995年にシアトルで第1回会議が開催され、その後ユジノサハリンスク、タコマで開催（残念ながら開催年度については不明）。今年、ウラジオストクでの第4回開催に至った。

## 1 会議の概要

会議の参加者は、アメリカ側からは名簿上の正式メンバー数が31名、その他が72名であった。ロシア側参加者名簿は未入手につき詳細は不明であるが、アメリカ側を上回る参加数であったと想像される。後述するが会議の持ち方の特殊性ゆえ、すべての参加メンバーを知ることは難しく、最終段階まで参加者の詳細が決まらず、全体のメンバーリスト作成に支障をきたしたものであると思われる。今回は米ロ2カ国の代表団に加え、中国からも参加があった。中国からの代表団は吉林、黒龍江2省からのもので、沿海州経由で米国西海岸と中国東北地方を結ぶ輸送関連の議論のため参加していた。アメリカ側代表団は、商務省顧問のヤン・カリツキー氏を団長とし、米西海岸4州（アラスカ、ワシントン、オレゴン、カリフォルニア）各州政府、企業関係者から構成されていた。ロシア側は沿海州第1副知事ヴァレンチン・ドゥビーニン氏を団長として、極東・東シベリア（沿海州、ハバロフスク州、サハリン州、マガダン州、カムチャッカ州、チュコト自治管区、ユダヤ自治区、アムール州、サハ共和国）の地方政府関係者からなっていた。中国側は吉林省副省長、魏敏学氏を団長とし、吉林、黒龍江2省の運輸関係の実務者、行政関係者から成り立っていた。その他オブザーバーとして、モンゴル、韓国、日本から数名が参加していた。

会議は6月16日に全体会議、17日に各部会会議、18日には各部会の全体報告会議及びプロトコルの締結が行われた。初日の全体会議には約200名ほどが参加し、現代（ヒュンダイ）ホテル3階「ダイヤモンドルーム」で行われたが、その他の部会はウラジオストク市内各所で実施され、各部会の詳細を把握することは困難である。さらに筆者は沿海州政府の招待を受けて参加したわけであるが、運輸部会のみオブザーバー参加することを許可され、他の部会については最終日の全体報告の中で窺い知るのみであった。

会議はSTP（Situation Target Project）と呼ばれる具体的案件を志向し、相互の部会の連携、新部会創設等、極めてプラグマティックな方式

を採用している。今回は12の部会が設定されており、順に漁業、農業、環境、エネルギー、金融、林業、鉱業、通信、観光、運輸、法整備、研修である。これ以外にも各部会から派生し、事業として進展している案件については別立て、あるいは関連部会の中で議論されることもある。残念ながら今回は運輸部会しか参加できなかったが、最終日の全体会議で各部会の概略が説明されたので、それをまず記す。運輸についてはそれに引き続き詳細に説明したい。各部会はロシア、米国の共同議長が議事を進行させ、共同で報告を実施していた。

## 2 各部会の内容

- |         |   |
|---------|---|
| 漁業部会    | <ul style="list-style-type: none"> <li>①ロシア沿岸漁業育成の必要性、近代設備供与実現に関する問題（両国の法律上の問題、例外規定の設定）。</li> <li>②モスクワ中央政府と沿海州政府の漁業問題における対立解消の必要性。</li> <li>③インターネットホームページ開設、既存関連ページとの連携の必要性（通信部門との連携が必要）。</li> </ul>  |
| 農業部会    | <ul style="list-style-type: none"> <li>①食料増産に資するバイオ技術をロシアに導入する。</li> <li>②大豆、とうもろこしの増産を図り、同作物の供給地化を推進する。</li> </ul>   |
| 環境部会    | <ul style="list-style-type: none"> <li>①エコビジネス研修の実施。</li> <li>②アムール河、バイカル湖の環境浄化。</li> <li>③海洋生物の保護。</li> <li>④ロシアへのエコビジネス投資環境整備（法整備部門との連携が必要）。</li> <li>⑤インターネットホームページの開設（通信部門との連携が必要）。</li> </ul>  |
| エネルギー部会 | <ul style="list-style-type: none"> <li>①環境保全の思想を生産分与法に反映させる。</li> <li>②極東地域における資源開発を促進させるため、いっそうの法整備が必要。</li> <li>③ロシア中央政府への働き掛けを強化する（①、②実現のため）。</li> </ul>   |
| 金融部会    | <ul style="list-style-type: none"> <li>①資源・エネルギー開発等、多額の投資資金を必要とする部門を支援するための基金創設。</li> <li>②基金創出に向けた第1段階として USTDA*（U.S. Trade and Development Agency：米国貿易開発庁）に F/S 実施の提案を行う。</li> </ul> <p>*USTDAはアメリカの中小企業が対外投資をする場合そのF/S費用等を負担する公的機関。事業内容は興味深い。<a href="http://www.tda.gov/">http://www.tda.gov/</a></p> |
| 林業部会    | <ul style="list-style-type: none"> <li>①設備リース会社の創出。</li> <li>②森林火災防止関連研修の実施（アメリカの既存プログラム：延焼防止、自然発火阻止、森林再生等）。</li> </ul>   |
| 鉱業部会    | <ul style="list-style-type: none"> <li>①環境保全に配慮するも、海外からの投資意欲を減退させないよう調整が必要。</li> </ul>  |

- ②インターネットホームページ開設による情報提供と、企業秘密保持の両立。
- 通信部会 ①ホームページ開設を希望する部門との調整。  
②ロシアに対するコンピューター2000年問題への対応支援。
- 観光部会 ①出入国手続きの簡素化。  
②観光資源の発掘。  
③アメリカ人観光客をターゲットとしたクルーズの実施を目指す。  
④エコツーリズムの促進。  
⑤旅行業分野でのマーケティング研修。
- 法整備部会 ①各部門と連携し、それぞれの活動がスムーズに実施できるよう、両国中央政府に働きかける。
- 研修部会 ①各部門から提出されている研修プログラム実施の支援。

### 3 運輸部会詳細

筆者は部会にも出席したので、詳細に記載する。なお、運輸部会は新しいホームページを開設し、今回の議論の一部を見ることがもできる。  
<http://www.eastbywest.org/>

#### ①ルートの利点及び活動報告等

- ・ワシントン州タコマ港と沿海州の港を結ぶルートは、グローバルロジスティクスの一翼を担うことができる。函館江開港地域が関与し、シベリア鉄道の東の起点でもある。
- ・ロシア沿海州にアクセスすることにより、モンゴル、中国東北地方、ロシア極東及び他の環太平洋諸国との輸送網にリンクすることができる。
- ・フィンランドとロシア間の輸送回廊、NAFTA 地域に匹敵する回廊の創出が可能になる。
- ・最新の輸送回廊には、地理的な利点、適切なインフラ、簡素化された手続き、活発な商取引が要求され、消費財の地球規模での拡販が必要とされる。
- ・国境通過手続きの簡素化が実現されている。
- ・2010年までにザルピノ港に2億ドルの投資が日本からなされる。
- ・1998年のタコマ会議から今回のウラジオストク会議までの間に以下実施した：
  - －中ロ間国境手続視察（98年9月及び99年4月）
  - －UNDP に対する同ルートのプレゼンテーション（ニューヨーク）
  - －インターネットホームページの開設
  - －ロシア側代表団による米加国境手続視察
  - －実運送人への呼びかけ
  - －1999年5月 ハルビン・タコマ間のコンテナ輸送実施（20フィートコンテナ4本）



—1999年6月 タコマ・ハルビン間のコンテナ輸送実施  
(2071トコンテナ3本)

- ・ハルビン・ウラジオストク港間の輸送日数は、国境通過手続き(トラック輸送で45分)を含め2日。ウラジオストク・タコマ間の輸送日数は7日。
- ・貨物の数量確保が成功の鍵となる。
- ・関係諸国の組織的関与が受けられ、技術的ハードルは低く、経済的に試験輸送が容易。但し関係諸国の思惑が働くこともある。
- ・ロサンゼルス港のコンテナ取扱数は全米1位で540万 TEU、タコマ港は2位250万 TEU、東海岸のニューヨーク港が第3位で230万 TEU(98年)。西海岸港は全米の主要港湾となっている。(内、北東アジア関連貨物については残念ながら数値コメントは無し)

②今後の活動目標

- ・向こう3年間—インターネット利用の情報提供サービスの充実。
  - 同ルート利用の商取引活性化。
  - 太平洋岸諸国の興味をこの地域にひきつけ、航路開設を図る。
- ・1年以内
  - ドアツウドアの輸送サービスの確立、料金の確定。
  - 港湾、国境での諸手続きの更なる簡素化。
  - 実施最高責任者の認定。
  - 他のプロジェクトと運輸の調整。
  - 官民協力の継続、推進。
  - 荷主、船社、港、通関業者の連携組織の設立。
  - EDI化の推進。
  - ロシア税関職員への研修。
  - 国境通過時間の短縮。
  - 船積書類の多言語化(英語、ロシア語、中国語)。
  - 広報活動の充実。
    - 1) 報告、統計情報提供の更新を頻繁に実施
    - 2) 広報、F/S活動の支援者発掘
    - 3) 成功案件の更なる支援、拡充
    - 4) 潜在利用者の発掘

③ロシア側のコメント

～沿海州經由中国東北地方向け  
輸送を中心として

- ・6月16日全体会議での発言
 

東南アジアと欧州間の輸送についてはCLB(チャイナランドブリッジ)の利便性が高い。しかし北東アジアについてはSLB(シベリアランドブリッジ)に軍配が上がる。

  - 1) 沿海州の港はSLBの東の起点である。
  - 2) CIQについてはここ数年大幅に改善されているが、まだ改善の余地が多い。
  - 3) ザルビノ、ポシエトの港の改修を実施しているが、中国側からは貨物の品目、数量に対する情報が少なく、恒常的に年間どれくらいの貨物が見込めるのか予測ができない。

- 4) 金大中韓国大統領が5月下旬に訪ロし、新ルートとして釜山・ポシエット航路の開設が両国で決定されたが、基軸貨物等についての韓国側の説明がなく、航路の将来性に不安を感じる。
- 5) 通過貨物のトランジットタイムを厳守し、輸送サービスの質向上に努めたい。
- ・6月17日「運輸部会」でのラプカーノフ・ウラジオストク商業港長の発言
  - 1) 楽観的な態度でこのルートの開発に努めて行きたい。
  - 2) 同ルート利用者はアメリカのみならず日本、韓国である。
  - 3) 提出書類の簡素化をさらに推し進める必要あり。
  - 4) 沿海州と黒龍江省間の国境については、グロテコヴォー綏芬河が現状主要ルートであるが、その他にあと3つのルートについても今後整備する方向で行きたい。(ポルタフカー東寧、トゥリーロクー密山、レソザヴォーツク虎林)
  - 5) ハルビンーウラジオストクータコマ間の試験輸送では、中国内では中国籍トラック、ロシア内ではロシア籍トラックが輸送を実施。国境でコンテナを積みかえる必要があった。今後は中国側とも協議の上、相互に相手国籍トラックの入国・輸送を認める方向で輸送サービスを向上したい。
- ④ その他の案件
  - ・ヤクーツク向け鉄道建設については、現在トモットまで線路が来ている。あと350キロほどで建設が完了するが、サハ政府の財政難ゆえ完了の見通しが立たない。
  - ・ハバロフスク地域については、航空会社がアエロフロートから地元のダリアヴィアに運営が委譲されている。
  - ・ナホトカ自由貿易地域については、コリア・インダストリアル・パークが実現に向け動き出した。金大中韓国大統領訪ロの際、ロシア中央政府と話し合わせ、保税加工区建設に関し、ドゥーマに議案が提出される見込みである。
  - ・CLEAR-PAK(米ロ間で実施されている電子通関システム: EDIに類似)に関し、ロシア税関はISO9000を取得する。(取得済みか不明)
  - ・試験輸送については、PRをもっと考慮すべきであった。
  - ・サハの航空管制については、アラスカで研修を実施する。施設は連邦政府の研修センター予算は連邦政府の研修関連を予定。
  - ・サハリンのノグリキ飛行場改修工事を運輸部会のSTPとしてはどうか、要検討。
  - ・沿海州港の設備を更新する必要がある。資金等の問題もあり、今後の検討課題とする。
  - ・通関情報に関するホームページ開設をSTPとしたい。

#### 4 プロトコール

以上は筆者のメモをもとに会議の要旨をまとめたものである。以下にはいくつかのプロトコールの内、米中間貨物輸送に関するプロトコールのみ

を訳出する。筆者のメモとはいくらか異なる点があることをご了承いただきたい。また、プロトコルは署名されたが、原案であるとのことで、今後変更の余地も窺える。会議の詳細（参加者リストを含む？）は後日レポートとして上梓されると聞いており、入手次第レジュメを読者に提供したい。

「イースト・バイ・ウエスト」米中ロ3カ国会議（沿海州港経由米中間貨物輸送に関して）

6月16日

ウラジオストク市

参加団

ロシア側団長 I. L. ベルチュク 沿海州副知事  
中国側団長 魏 敏 学 吉林省副知事  
アメリカ側団長 ラルフ・モンロー ワシントン州州務長官

参加団は港湾、鉄道、トラック会社、その他米ロ間及び第3国間のトランジット輸送に資する現有沿海州輸送インフラ利用の可能性に関し議論を行った。参加団は沿海州輸送インフラ利用が船運賃、トランジットタイムの削減に本質的に役立つ旨同意した。この事はまた中国東北地方（吉林、黒龍江省）の輸出入加工区の発展にも寄与するものである。

米中間トランジット貨物の輸送コストの削減は、貨物の市場競争力を本質的に高める。さらには貨物量の増大を誘引し、沿海州の運輸インフラ向上をももたらす。中国東北地方（吉林、黒龍江省）と沿海州の今後の経済発展は、相互に今後の施策を調整することで達成される。米-中国東北地方（吉林、黒龍江省）間の貨物需要の増大は沿海州の運輸インフラの質、容量に、その地理的条件ゆえ依存する。逆の表現では、沿海州の輸送システムの発展は関係者の同ルート利用に向けた同意に依存することになる。故にアメリカ、ロシア、及び中国は効率的な通過システム構築のため、今後の施策を調整しなくてはならない。国際輸送回廊の効率性は、インフラの整備のみならず、法制度の整備にも関係する。関係諸国間の調和のとれた法整備が、つまり通関手続きの改善、運賃の標準化及びその他の要因が、国際輸送回廊の効率化、活性化をもたらす。

部会は次の案件を開始することに同意した。

沿海州港利用による中国東北地方（吉林、黒龍江省）とアジア北太平洋地域間の国際輸送を活性化する。開放された国際回廊はその利用者に利益と優遇政策を提供する。「イーストバイウエスト」プロジェクト達成のため、利便性実現のため、新たな作業を行う。

1) アメリカ

- ・ 同回廊の活用及び市場調査。
- ・ 現行「CLEAR-PAK」で用いられている通過貨物通関手続きをこのルート利用の貨物にも敷衍する。
- ・ 同ルート使用の利便性を貿易業者に教え、キーパーソンに必要な情報を提供する。
- ・ 輸送関連業者に利便性、手続きの簡素化が実現できる旨確信させる。
- ・ 潜在能力を以下の手法で高める。
  - ① 複合輸送技術・システムを関係者に知らしめる。
  - ② 電子取引の概念が応用できる地域を特定する。
  - ③ 輸送情報技術を高め、国際標準の輸送サービスの提供を行う。

2) 中国

- ・ 既存の輸送ルートを当該の回廊ルートに変更する。

- ・ 国境地域に保税関連倉庫を建設する。
- ・ シノトランスに回廊ルート利用のゴーサインを出す。
- ・ 回廊ルート輸送業者選定に当たっては、国家免許所持者に限定する。

### 3) ロシア

- ・ 国境通過手続きの統一化と関税の免減処置の実施。
- ・ 国境通関手続きの簡素化。
- ・ 中ロ国境通過手続きの近代化。
- ・ トンベースの貨物量申告を TEU (Twenty feet Equivalent Unit) コンテナ単位に変更する。
- ・ 沿海州港からアメリカ西海岸向け直行ルートを開発する。

### 国家、地方、民間レベルでの共同作業

- ・ 同国際回廊ルートの問題を1999年9月下旬～10月初旬に開催される中ロ2国政府間第4回輸送準委員会での議題とする。
- ・ 通過貨物に関する政府間合意を進展させる。
- ・ 輸送に関わる全当事者が運賃の競争力強化に努める。
- ・ 中国、ロシア両サイドで信頼できるデジタル通信網を発展させる。
- ・ 輸送関連業者が業務渡航で中ロ両国を訪問するさいの条件を緩和する。
- ・ 法律専門家による国際回廊関連の調停会議所の設立を図る。
- ・ 国境通過輸送業者を選定し、国際回廊輸送業者の免許を交付する。
- ・ 安全かつ安定した貨物輸送を保障するため、中ロ両国で作業時間を恒常的に制定する。
- ・ 統一的な輸送条件を以下のルートにて構築する。  
ハルビンー綏芬河ーグロデコポーラジオストック/ヴォストチヌイ/ナホトカー第3国  
琿春ークラスキノーポシエツト/ザルビノー第3国
- ・ 通信システムを単一化する。
- ・ 国境通過貨物に対し優遇処置を講ずる。中ロ両国は申告料以外のどのような関税も課してはならない。この処置は仕向地に直行する、他の輸送手段に積みかえられる、再梱包される、倉庫に保管されるといったことに影響されない。毎年、通過貨物の予測につき意見を交換し、両地域の輸送インフラ向上調査に資するものとする。
- ・ 米中両国は同回廊利用貨物の増大に努める。
- ・ 当議定書は署名の日から効力を発する。

(署名)

沿海州副知事  
I.L. ベルチュク

(署名)

吉林省副省長  
魏 敏 学

(署名)

黒龍江省省長助理  
王 悦 華

(署名)

ワシントン州州務長官  
ラルフ・モンロー



## ■海外ビジネス情報■

## ロシア

ハバロフスクで極東国際投資会議  
(6月16日)  
ダーリニ・ポストーク通信)

6月10日～11日、ハバロフスクで第3回極東国際投資会議「極東・ザバイカルの運輸、通信、電力」が開催された。会議にはアメリカ、日本、中国、韓国の代表団、イギリス、マレーシア、オランダ、ドイツ、クロアチアなどの商社・企業の代表らが参加。ロシアからは12の州・地方と各省庁の代表が参加した。

極東の州・地方は70件以上の大型投資プロジェクトを提案。その中には、サハリン州、ハバロフスクおよび沿海地方のガス化プロジェクト(3億ドル)、ハバ地方の石油精製所再建プロジェクト、ブレイスク水力発電所、地域内の石炭鉱業所の発展プロジェクトなどが含まれている。会議では、極東・ザバイカル地域として、現在の外国投資規模に満足できないことが強調された。過去5年間の投資額は13億ドルで、地域総生産の0.7%、極東・ザバイカル経済への投資全体の4.3%、地域の発展に大きな影響を与えるに至っていない。また会議の出席者は、製造業者の輸出が増大していることを指摘した。1998年の極東・ザバイカルの貿易高は40億ドルを超え、天然資源開発の大規模な国際プロジェクトも始まっている。会議の総括文書では、会議参加国および極東・ザバイカル地域自治体の司法・行政機関が承認している投資活動に関する法令を、相互に交換するシステムを構築することが不可欠であると指摘された。次回の極東国際投資会議は太平洋経済協カロシア国民委員会投資フォーラムの後援で、2000年に行われることが決まった。

## 韓国

韓国政府 豆満江開発計画に  
100万ドル追加支援  
(韓国各紙6月10日)

厳洛鎔財政経済部次官は6月10日、モンゴル・ウランバートルで開催された豆満江地域開発計画(TRADP)5カ国委員会の会議に参加し、韓国政府がTRADPに100万ドルを追加支援することとしたと発表した。厳次官は「既に支援した100万ドル以外に、今年中に100万ドルを追加支援する計画」とし、「同資金は豆満江地域の投資サービス網の構築事業に使われる予定」と語った。また、厳次官は日本の積極的参加も呼びかけた。今回の会議には韓国と中国、ロシア、モンゴルの4カ国が参加し、北朝鮮が9日、不参加を伝えてきたため、当初期待された南北経済次官の接触は成されなかった。

## 北朝鮮

羅津・先鋒で  
国際通信センター着工  
(朝鮮新報6月18日)

羅津・先鋒で6月15日、国際通信センターの着工式が行われ、北朝鮮の通信省関係者とタイのロックスレー社のピーターブレイス理事などの関係者が参加した。国際通信センターは、朝鮮通信会社とロックスレー社の合弁契約により設立された「東北アジア電気通信会社」の理事会決定により建設されるもので、羅津・先鋒人民委員会委員長は、同センターが両国の深い関心と努力から立派に完工されると語った。一方、ロックスレー

社は投資を拡大し、協力を緊密にすることを強調。同センターの着工で羅津・先鋒地帯の施設と住民の国内外通信がいっそう円滑になると見られ、今後、同経済貿易地帯の活発化と電気通信サービスの設備拡大のため、条件が整備されることが予想される。

#### 重なる海外見本市への出席

今年になってから北朝鮮の海外見本市への参加が目立っている。韓国 KOTRA の調べによると、上半期だけで海外の 11 ヶ所で見本市を開催・参加しており、下半期にも 6 ヶ所で計画されていることが明らかになった。目的も単純な親善交流より輸出促進に集中し、地域も中国、シンガポールなどアジア地域だけでなく、ポーランド、オーストリア、コロンビアなどまで広がっている。このように北朝鮮が今年から海外展示活動を積極的に進めている理由は、昨年の北朝鮮の貿易規模が 17.5 億ドル（輸出 6.5 億ドル）と歴代最低の水準だったことを打開するためと見られる。出展対象が衣類・民芸品など輸出重点商品を専門とする見本市に集中していることから、北朝鮮は輸出拡大を真剣に考えているようだ。今年 4 月に公表した「人民経済法」には、輸出生産を優先すべきだという項目さえ含まれている。

見本市名	期間	場所	展示品
'99 香港ファッション展	1/19~22	香港	衣類、手工芸品
北朝鮮図書・写真・手工芸品展	1/25~29	ペルー	刺繍、絵、朝鮮人参
シンガポール国際コイン展	3/5~7	シンガポール	
'99 世界コンピュータ博覧会	3/23~26	北京	ソフトウェア製品
北朝鮮図書・写真・民芸品展	4/26~30	ウィーン	民俗工芸品
北朝鮮図書・写真・手工芸品展	4/29~5.2	ペルー	刺繍、絵、朝鮮人参
丹東市国境貿易展	5/8~14	丹東	絵、薬剤、民芸品、酒
PATA 観光展	4/14~16	シンガポール	観光広報
北朝鮮民芸品展	5/15~18	オランダ	刺繍、絵、写真
北朝鮮手工芸品展	5/24~28	コロンビア	手工芸品
'99 シンガポール通信機器博覧会	6/22~25	シンガポール	
'99 国際放送技術設備展	7/7~9	審陽	マイク、イヤホン
香港図書展	7/21~26	香港	図書
国際ファッション博覧会	8/5~8	コペンハーゲン	衣類
ダマスカス国際博覧会	8/28~9.7	シリア	工芸品、建築資材、衣類
北朝鮮民芸品展	9月	ワルシャワ	写真、得、工芸品
北朝鮮名家作品展	11月	バングラデシュ	絵

#### 中国

#### 丹東の国境貿易 順調に発展 (国際商報 5月26日)

丹東市（遼寧省）の対北朝鮮貿易が4年連続1億ドルを突破した。昨年の国境貿易額は 1.7 億ドルに達し、前年比 12.9%増となった。今年 1~3月の国境輸出入額は 1,878 万ドルで、内、輸出額は 1,501 万ドルで前年同期と比べ 4.6%増加した。

丹東は我が国最大の国境都市で、対北朝鮮貿易を市の対外開放の重要部分としてきた。現在、貿易会社が 200 社以上、貿易形式もバーター貿易から現金貿易、中継貿易、合資協力貿易など多種類に発展してきた。丹東と

北朝鮮は経済的補完関係にある。北朝鮮は自らの資源を利用し、丹東の技術と資金によって北朝鮮国内で商店、飲食店、加工工場、水産養殖など8社の生産、貿易合資会社を設立した。内、中国側は500万ドルを投資した。こうした国外企業を通じて、国産製品の輸出を拡大させている。また、丹東市は積極的に中朝間観光を開発している。丹東-ピョンヤン・妙香山・開城・金剛山・南浦・元山・新義州などの国際旅行ルートを相次いで開通し、昨年利用した中外客は1.7万人、売上げは3,000万元に上った。

綏芬河相互市貿易区が始動  
(人民日報・海外版7月13日)

黒龍江省・綏芬河相互市貿易区が中朝両国から正式に許可され、7月3日より効力が発生することになった。綏芬河相互市貿易区は綏芬河-パグラニーチヌイ相互貿易区の中国側であり、商品の展覧販売、蓄蔵運送、金融サービス、生活サービスなどの機能を持つ貿易区となる。中朝両国の協議によれば、ロシア人が綏芬河相互市貿易区に出入りする時の査証を免除するとともに、ロシア側のパグラニーチヌイ相互貿易区が完成後は、中国人の出入国に対しても同様に簡素化することになる。このプロジェクトの完成は、内陸地域の対ロシア市場への開放を導き、地域経済の一体化を推進する重要な役割を果たすだろう。

## ■列島環日本海■

### 北海道

サハリン2生産開始  
ビジネス需要に期待  
(北海道新聞7月8日)

サハリン大陸棚で石油・天然ガス開発を行う日米欧4社連合の「サハリン2」が7月7日、原油の商業生産を開始したことについて、掘削基地へ資材や物資を送る「後方支援基地」を目指す稚内や、サハリンとの空路を持つ函館では「歓迎したい。サハリン2に限らず、サハリンの開発全体における日本の玄関口を目指したい」(西岡信吾稚内市助役)、「本格的なビジネス需要が出てくる。期待する」(里見滋・函館市企画部政策課長)と、ビジネスチャンスの獲得に勢いづいている。

サハリン開発の実質的な後方支援基地は、サハリン南部のホルムスクやコルサコフ。その「サポート港」として年々、役割が高まっているのが、コルサコフとのフェリー定期航路も持ち、地理的に近い稚内市だ。同市の第3セクター、稚内国際埠頭(ワブコ)は4月、サハリン2の開発企業、サハリンエナジー社との支援業務契約の締結を発表した。これまでに掘削基地の架設ブリッジ製作など7件の業務を受託。延べ5隻の支援船が稚内港に入港し、資機材や食料などを掘削基地へ運んだ。ワブコは2001年の年間受注高を2億円と予想する。額は控えめだが、同市サハリンプロジェクト推進室は「サハリン2で実績を上げ、(サハリン1など)ほかのサハリンプロジェクトの契約獲得も有利に進めたい」と戦略を描く。

サハリンとのビジネスで、まだ目立った実績のない函館市も、道内から

サハリンとの唯一の空路であるユジノサハリンスク-函館線の存在を生かし、巻き返しを狙う。同市と地元経済界は、サハリン側と、函館の企業がビジネスを行う際の窓口を函館極東貿易協同組合に一本化した。同組合の事務局が置かれている函館商工会議所の平原康宏専務は「どういうビジネスチャンスがあるのか、サハリン側と交渉を進める。函館にはサハリンとの空路や、函館どつくの造船技術がある。函館でないとできないビジネスがあるはずだ」と協調する。

#### めど立たぬパイプライン

「サハリン2」の原油を輸送するため計画されているパイプライン建設は、開発を進めるに日米欧4社連合のサハリンエナジーが原油価格の低迷などを理由に延期を表明して以来、具体化のめどが立っていない。計画では、原油は延長約625kmのパイプラインを通して南部の不凍港に輸送し、そのターミナルからタンカーで日本、中国、韓国などに輸出する。パイプライン建設は2001年着手の予定だったが、原油価格の低迷で採算が合わなくなる可能性が出てきたため、昨年末に最低1年の延期となった。

一方、天然ガスのパイプラインについては、サハリン南部から日本や中国に向けた建設構想がある。「サハリン1」に参加するエクソンと日本の石油資源開発などは6月26日、稚内沖-石狩湾ルートと、新潟沖-勇払沖ルート計約1,000kmの事業化調査を始めた。しかし、大口需要家として期待されている日本の電力・ガス業界は、海外の液化天然ガス(LNG)を数年先まで確保している上、「ロシア国内の政情が不安定で、生産量も不透明」(安西邦夫日本ガス協会副会長)と、サハリンからの輸入に消極的だ。政府・自民党は緊急雇用・産業競争力強化対策に「サハリン沖天然ガスパイプライン構想の推進」を盛り込んだが、事業形態が不明確なことから通産省・資源エネルギー庁も「当面は事業化調査の様子を見守る」との姿勢だ。

#### 青森県

青森-ハバロフスク線  
運輸省ダリアピア航空に許可  
(東奥日報6月11日)

運輸省は6月10日、ロシアのダリアピア航空に対し、青森-ハバロフスク線の運航を許可した。これで同路線は、撤退したアエロフロート・ロシア国際航空に代わり、ダリアピア航空が継承することが正式に決まった。同社の本県側の代理店であるJTSみちのく(本社・青森市)によると、本年度は7月4日に運航を開始する予定で、7-8月と9月15-26日の水、日曜日に計21往復を運航する予定。青森空港の発着時間については、利便性向上を目指し、関係機関と調整する方向だ。ダリアピア航空は、ハバロフスクの地元航空会社で、これまでも青森便はアエロフロートから委託を受ける形で運航してきた。運輸省航空局によると、使用航空機はアエロフロート時代と同じ機種で許可が下りている。

「みち銀モスクワ」開店  
歓迎する日系企業  
(東奥日報7月8日)

日本の銀行が初めてロシアに設立する現地法人「みちのく銀行(モスクワ)」(菅野哲夫社長)が7日、モスクワ市で開店。同市バリチャーヤ・オルディンカ地区の、みち銀モスクワでオープニングセレモニーが行われた。在ロシア日本大使館が口座開設の第1号となり、テープカットに先立ち、

都甲岳洋大使が口座開設の署名を行った。

みち銀モスクワは、モスクワの日系企業約100社、邦人約1000人向けの預金、送金などを取り扱う。同行によると、ロシアには日本の銀行がないため経費や生活費などの受け取りに苦労している企業、邦人が多く、相当の需要が見込めるという。ロシアでは抵当権などの法律がまだ未整備で貸し出しに対する担保の保全が難しい。このため融資は当面行わない。同行は営業のノウハウ蓄積、人脈づくりを進め、将来的に住宅ローンなどを手がけたいとしている。みち銀モスクワは、ロシア国外の銀行としては20行目の進出となる。

#### 秋田県

県環日本海交流推進協発足  
38団体・企業が参加  
(秋田魁新報5月28日)

日本海を挟んだ対岸諸国との交流活発化を目指し、官民一体の「県環日本海交流推進協議会」の設立総会が5月27日、秋田市内で行われた。初代会長に県商工会議所連合会の辻平吉会長を選任。経済交流部会など5部会を設置して活動していくことを決めた。

中国東北地方、ロシア極東地方、韓国、朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）とその周辺地域を交流対象に、本県が環日本海交流の中で人、モノ、情報の拠点となるよう、交流基盤の整備や人材育成に取り組むことが目的。6年に発足した秋田オーシャンフロンティア推進協議会を発展的に解散し、県国際交流協会など、新たに9団体・企業が加入、38会員でスタート。岩手県や盛岡市などもオブザーバー参加し、横の連携も目指している。活動の主体として5つの部会を設置。経済交流部会は対岸諸国との経済交流の拡大や港湾物流環境の整備を担当、友好交流部会は友好交流の推進と人材育成、環境交流部会は環境問題での交流などを進めていく。このほか、秋田空港国際化、フェリー利用促進の両部会を置いた。11年度事業として▽国内外での秋田港のポートセールス活動▽吉林省など中国東北地方の環境対策の現状把握▽具体的な人材育成策の検討▽フェリー利用促進説明会の開催—などを決めた。

韓国から初チャーター便  
定期航空路に弾み  
(秋田魁新報7月1日)

韓国人観光客154人を乗せた大韓航空機のソウル発チャーター便の「初便」が6月30日、秋田空港に着陸した。C I Q（税関、出入国管理、検疫）の常設されていない国内の地方空港に、外国人搭乗の国際直行便が乗り入れるのは珍しく、秋田空港では初めて。一行は韓国内で募集した「秋田聖地巡礼団」。ソウルや釜山などのカトリック信者がほとんど。この日は、秋田市内のカトリック修道院・聖体奉仕会の「涙を流すマリア像」の参拝やマリア庭園を訪問。7月2日まで2泊3日の日程で秋田市内に滞在し、「ザ・ブーン」など同市内を観光する。

ソウル発チャーター便は、県内の経済人でつくる秋田空港国際化推進協議会（会長・中田潤高田建設社長）と、大韓航空と同系列の韓進観光（本社・ソウル）が中心となって計画した。双方が秋田—ソウル定期航空路の開設と、日韓の観光需要創出を目指し、民間主導で初めて試みた。C I Qの常設されていない秋田空港に国際直行便が就航するには、C I Q関係機関の理解と協力が必要だが、仙台入国管理局は秋田空港を臨時出入国港に

指定して対応した。今後、8月27日から11月1日まで計14便運航する計画だが、韓進観光の朴勝雄常務は、全便が既に満席状態であることを明らかにした。

秋田港に新航路開設  
8月上旬ロシアと  
(秋田魁新報7月6日)

秋田市の秋田海陸運送(渡部幸男社長)は、中国吉林省延吉市の延辺現通海運集団有限公司(全龍万会長)と秋田港への新たな国際定期コンテナ航路の開設で合意、釜山、中国航路に次いで秋田港3番目の定期便が8月上旬に就航することが決まった。渡部社長と県環日本海交流推進協議会の辻兵吉会長が7月5日、寺田典城知事とともに県庁で新航路開設を明らかにした。

新航路は秋田港とロシア沿海地方のポシエツ港を2日間で結ぶ。ポシエツと延吉市の間はトレーラーで4時間弱。同会社は新造の「福源1号」(1,853ト)を就航させ、10日に1便を運航する。積載能力は20フィートコンテナで110本。同社は当面の荷物として、本県側から段ボール原紙など、中国側から木材や山菜などを見込んでいる。第1便は8月8日にポシエツを出港し、10日に秋田港に入港する予定。同社は6月28日、延吉市の同会社で日本総代理店の契約書に調印した。吉林、黒龍江、遼寧の中国東北3省と本県は現在、釜山港積み替えのうえ大連港(遼寧省)を経由して荷物を運んでいる。新航路によって吉林、黒龍江省への所要時間は1週間以上短縮され、料金的にも2、3割減が見込まれる。

#### 山形県

酒田港の国際コンテナ調査  
中国との定期航路課題に  
(山形新聞5月28日)

運輸省酒田港湾工事事務所は5月27日までに、運輸省が昨年10月実施した国際コンテナ物流の全国調査結果がまとまったのを受け、韓国・釜山とのコンテナ定期航路を持つ酒田港の現況の分析結果をまとめた。

それによると、釜山航路の国際コンテナ貨物量は、長さ20フィート換算で7年の840から10年には4,371と順調に拡大。貿易の相手国は23カ国に及んでいるが、韓国と中国がそれぞれ3割以上を占めた。荷主の県別シェアは、本県が63.8%(うち庄内が39%)宮城県が18.3%、秋田県も16.3%。一方で、酒田港の取扱量は、釜山航路だけで本県発着の国際コンテナ貨物全体の11.4%を占めるまでになってきたが、横浜など京浜地方の港の利用が81.9%を占めている実態も明らかになった。これらの結果から①本県内陸部や宮城県へのポートセールスの一層の強化②中国との間に定期コンテナ航路を開設し荷主のコスト軽減を図る③酒田港の輸出対輸入の比率が1対4となっているが、コスト軽減のためにも輸出入バランスをとる④増便による輸送スピードのアップ⑤釜山経由欧米ルートでの輸送価格軽減⑥宮城県発着貨物の酒田港取り扱いの拡大でスケールメリットを活用すべき⑦小口貨物や付加価値の高い貨物の取り扱い拡大などを課題に上げている。

ハルビン商談会  
農機など成約1億7600万円  
(山形新聞7月9日)

中国の黒龍江省ハルビン市で先に行われた第10回ハルビン商談会に、本県からの出展訪中団が参加、具体的な商談がまとまるなどの成果を挙げ、てこのほど帰国した。

ハルビン商談会は中国国内全域や外国の企業が参加して行われる、中国でも有数の規模を誇る商談会。今回は、出展者やバイヤー、一般来場者など16万人が会場を訪れ、契約総額は47.7億ドルに達した。本県からの出展訪中団は、県と事務局の東方水上シルクロード貿易推進協議会、県内企業など20団体・46人で構成。農機具や家具、食品などの製品を展示したほか、酒田港を利用した貿易ルートの紹介などを行った。本県関係者の商談件数は1200件に上り、飼料用トウモロコシや家具類の輸入、農業機械の販売などで成約額は約1億7600万円となった。事務局では「4年連続で出展ということもあり、中国側の反応も良くなっている」と話しており、今後は各企業が個別に行う商談を支援していく。

**新潟県**

釜山—羅津—新潟航路  
新潟入港は8月20日前後  
(新潟日報6月4日)

中国と韓国の合弁会社「東龍海運」(本社・韓国ソウル市)の朴鍾圭(パク・ジョンギュ)会長が6月3日来港し、釜山(韓国)—羅津(朝鮮民主主義人民共和国=北朝鮮)—新潟の定期コンテナ航路の新規開設を正式に明らかにした。その上で、新潟港への初寄港が「8月20日前後になる」と見通しを示した。

同海運は釜山—羅津間に定期コンテナ航路を月往復運行しているが、そのうち1往復の寄港地に新潟を加え、釜山—羅津—新潟—釜山とする。朴会長は「今後の物流量の推移を見て、寄港航海数の増加を検討する」と話し、増便の可能性も示唆する。第1便は釜山を8月10日ごろ出発し、羅津には同12~17日まで滞在、新潟港には同20日前後に入港する予定。運航する船舶は中国船籍の「チュウシン号」(3,240ト)で、コンテナ(20フィート)換算で最大100個、ばら積み貨物で約3000トの輸送が可能だ。運航計画が明らかになったことを受け、平山征夫知事は「国と国とではいろいろあっても、経済的な面で相互の交流が深まることは基本的に歓迎する」と前向きに受け止める。

緑物産  
中国で緑化事業展開  
(新潟日報6月15日)

道路の法(のり)面保護、緑化などを手がける緑物産(本社新潟市、小林幸一社長)は中国・ハルビン市に100%出資の現地法人・環保緑化有限公司を設立、このほど現地事務所を開設して事業を開始した。来年をめぐりに大連にも拠点を作って中国での事業基盤を固め、力強い勢いで進むインフラ建設に伴う緑化事業への本格参入を図る。

中国では1995年ごろから特にインフラ整備が急速に進められるようになり、これに伴い、道路沿いや法面の緑化ニーズが生じるようになった。また、昨年各地で発生した大規模な洪水の影響で、洪水を未然に防ぐ手だての一つとしての緑化予算が増額される傾向も出ているという。当面ハルビン市での事業規模は年間売上高4~5000万円程度を見込む。小林社長は「利益を国内に持ってくることはあまり考えていない。両市で基盤を築いた上で、次の展開を考えたい」と話している。国内の経済環境が厳しい中での海外展開だが、同社は国内大手ゼネコンが相次いで中国から撤退している今は、むしろ中小が食い込めるチャンスと見ている。他国の業者との競合も現状ではあまりない上、自然環境が厳しい新潟で培った技

術が中国東北部で生かせるとしている。

県、新潟港利用促進協  
SLBの活用を東京で売り込み  
(新潟日報6月15日)

ロシア極東からシベリア鉄道などを使い欧州方面に抜ける物流ルート、シベリアランド・ブリッジ(SLB)と新潟港の活用をアピールする「シベリアランド・ブリッジ活性化調査事業報告会」(県、新潟港利用促進協議会共催)が6月14日、東京の日本輸出入銀行で開かれた。

会は昨年度、県が環日本海経済研究所(エリナ)に委託して実施したSLBの調査結果を報告する形式。物流関係者ら約130人が参加した。あいさつに立った江頭和彦県港湾空港局長は「ロシアの政治、経済の混乱でSLBの利用は減少したが、橋本一エリツインプランにより、復興に向け日ロ協力も行われている。ぜひ活用を」と呼びかけた。続いてエリナの辻久子主任研究員が調査結果を説明。輸送日程の不安定さなどの課題はあるものの「将来的に海上ルートの代替、航路と空路の中間ルートとしての活用や、対モスクワ、中央アジア、中国ルートへの輸送も考えられる」などと述べた。

#### 富山県

北東アジア連合支援機関  
県の環境センターなど登録  
(北日本新聞7月16日)

県など環日本海の5カ国34自治体でつくる北東アジア地域自治体連合の実務委員会が7月15日、富山市で開かれ、日本、中国、韓国、ロシア、モンゴルの25自治体・団体から約70人が参加した。同連合の活動に協力する「連合支援機関」は、「環境」「経済・通商」など連合の5つの分科委員会が行う活動に対し、助言、指導、情報提供など、さまざまな支援を行う機関。昨年、富山市で行われた同連合総会で創設が決まり、この日の実務委で登録要綱を定めた。最初の機関登録が行われ、県内からは環日本海環境協力センターのほか、富山大環日本海地域研究センター、環日本海貿易交流センター、とやま国際センターの計4機関が認められた。全体では、11自治体の29機関が登録された。来年9月4日から7日まで兵庫県で開かれる同連合総会の概要も報告された。

#### 石川県

国連北東アジア金沢シンポ  
平和・安定・繁栄 決議採択  
(北陸中日新聞6月5日)

「第5回国連北東アジア金沢シンポジウム」(日本国際連合協会主催)は6月4日、「北東アジアの平和、安定および繁栄のための課題」と題する決議を採択、3日間の日程を終えた。

決議は、政治問題▽朝鮮半島▽軍縮▽北東アジアにおける多面的な協力▽地方と地方、人と人の交流▽各種機関の相互関係▽北東アジア地域機構の設置▽人間安全保障—の8項目。朝鮮半島問題に関しては、北朝鮮の地域対話への参加などを課題として指摘。域内協力分野としては、環境や資源・エネルギーなどを挙げ、ロシア、中国、北朝鮮の3国国境を流れる図們江(豆満江)開発への協力も盛り込んだ。各種機関との関係については、国連機関のほか、ASEAN(東南アジア諸国連合)地域フォーラム、APEC(アジア太平洋経済協力会議)、環日本海学会などとの連携を検討する。

シンポで議長を務めた石栗勉国連アジア太平洋平和軍縮センター所長



は「金沢プロセスは既に対話のメカニズムになっている」と述べ、多国間の機構としての役割を果たしているとの見解を示した。北東アジア地域機構の設置に関しては「努力していく」と話し、準備委員会の発足について「議長として(主要メンバーの)何人かと連絡を取りながら考えていきたい」と語った。

カーゴルクス国際貨物便  
週5往復も視野に  
(北陸中日新聞6月17日)

小松空港に週3往復の国際貨物定期便を就航しているルクセンブルク・カーゴルクス社のハイナー・ウィルケンス社長が6月16日、県庁に谷本知事を訪問した。ウ社長は同定期便について「(荷主ら)客からの要請もあり、ぜひ増便したい。会社、石川県、ルクセンブルク政府の3者にとってプラスになる」と述べ、今秋にも協定が締結されて始まる両国の航空交渉に期待感を示した。これに対して、谷本知事は「カーゴ社、ルクセンブルクと県は運命共同体。お互いニーズにこたえていきたい」と、増便への積極的な姿勢を見せた。県によると、ウ社長が増便の数について「1便と限定しなかった」(企画開発部)ことから、週5便も視野に運輸省などに働き掛けていく方針。

同定期便は就航以来、国際取扱貨物量が順調に推移しており、10年度は15,600トで、全国第6位の取扱量を確保。県は本年度から、途中給油で新千歳空港に着陸する場合の着陸料を助成するなど運航支援策を実施したほか、燃料・貨物満載で直行できるように必要な小松空港滑走路のかさ上げに向け、運輸省の調査も始まる。

日本の品質管理習得へ  
ロシア企業の20人来県  
(北陸中日新聞7月10日)

日本国際協力センターが実施する、ロシアの企業幹部が対象の生産・品質管理研修で来県した研修団員20人が7月9日、県庁に山岸勇商工労働部長を訪ね、市場経済が進む中、日本の製造業が誇る品質経営の手法の習得に意欲を語った。研修は、平成9年に橋本竜太郎首相がエリツィン大統領と結んだ5,000人招日研修の一環で、旧社会主義国から研修生の受け入れ実績がある小松市の教育ビジネスコンサルタントのコマツ・キャリア・クリエイトのテクノ研修センターで16日まで、日常管理や品質保証の手法など企業経営の実践を学ぶことになっている。研修員は、5月にモスクワで事前に実施した品質経営セミナーに参加した50人から選ばれた企業幹部らで、平均年齢は30代前半。

#### 福井県

県上海事務所10日開設  
(福井新聞6月8日)

県は6月10日、中国上海市に県上海事務所を開設する。経済や市場動向調査などを、行い、県内企業の中国進出を支援していく。海外事務所開設は1997年のミラノ事務所に続き4番目。県上海事務所は、上海市街地西側のオフィス街に位置する上海貿易センター内に開設され、同ビル2階の1室約50平方メートルを借り、業務を始める。現地職員1人と、県商工労働部商工政策課の沼弘和主事が駐在する。中国の税制や経済開発区の状況、市場動向などを調査するほか、県産品の販路拡大を支援する。また、中国進出企業などをつくる「県人ビジネス交流会」の情報交換の場などを提供していく。県によると、県内から中国に進出している企業は77社で、

このうち約30社が上海市周辺に拠点を持っている。

#### 鳥取県

健康器具メーカー上海法人  
対県輸出はすべて境港へ  
(日本海新聞6月7日)

5月に中国上海、福州の企業を訪れた境港利用促進訪中団(団長・黒見哲夫境港市長、団員6人)は、上海で健康器具メーカーの現地法人から鳥取県内への製品輸出はすべて境港を利用するとの回答を得た。これらにより、境港貿易振興会などは本年度の中国航路のコンテナ貨物取扱量が前年度の1.9倍に当たる2500個(20フィートコンテナ換算)になると見込んでいる。

境港貿易振興会によると、訪中団は名和町に工場を設置している健康器具メーカー、ファミリー(本社・大阪市)の現地法人を訪問。同社は昨年未に開設した上海工場で製造する半製品について、名和工場に輸出する分はすべて境港を利用する意向を示した。上海工場が本格稼働する今年夏以降、同社の貨物は境港で1、2位を占める量になるという。このほか、山陰から進出している農林水産物加工会社と電子部品メーカーを訪問し、神戸港を利用している荷について今後は境港に移すことを検討するとの回答を得た。また福州で開かれた「日中投資セミナー」に出席し、黒見市長が境港の定期航路の状況や港湾施設、港湾整備計画などをPRして利用を呼びかけた。

#### 島根県

県立大学設立機に  
学術研究支援へ交流財団  
(山陰中央新報6月6日)

島根県は、12年春に開業する島根県立大学(浜田市野原町)と、同学の付属研究機関「北東アジア地域研究センター」(NERA)の学術研究支援を目的に、公益法人「北東アジア地域学術交流財団」(仮称)を設立する構想を固めた。

助成対象となる研究は▽北東アジア地域に関する学術研究▽過疎・中山間地振興、高齢者福祉、自然環境保護、防災、地域経済活性化・地域開発など、島根県の地域課題解決のための研究。趣旨に合致する研究内容であれば、他の県立短大(島根女子短大、看護短大)の活動も支援対象に含める方針。一方の柱に据える人的交流では、姉妹友好交流先(韓国慶尚北道、中国吉林省、同寧夏回族自治区、ロシア沿海地方)から定期的に留学生を受け入れるための「奨学金制度」を創設。海外研究機関との連携を図るため、「外国人研究員の招へい」にも助成を行う。運営は当面、県費のみで行い、奨学寄付金、受託研究費、一般寄付金、賛助会費などの名目で、企業、民間などからの外部資金を受け入れるとともに、開学後は企業向けセミナーを開催、賛助会員を募集。また、奨学生支援のボランティア活動など民間協力を募る。設立は7月を目指し、秋には主催事業として国際シンポジウムを開催する予定。

#### 九州

「一村一品」の夢、アジアに  
中国の農家でも取り組み  
(西日本新聞6月17日)

大分県で生まれ、中国にも広がっている一村一品運動の成果を検証し交流を深めようと「'99日本大分・中国一村一品シンポジウム」(同県、中国国家外国専門家局共催)が6月16日、別府市で開かれた。

基調講演で運動の提唱者、平松守彦大分県知事は県内の“一村一品”が306品目に広がり、年間総売上が1997年度で1400億円に達した現状を紹介。運動の最終目標を「起業家精神を持つ人材の育成」と述べ、今後はアジア各国と交流を深めながら地域の文化活動に発展させていく考えを披露した。中国・湖北省の鄧道坤・副省長は、数年前から一村一品運動を参考に、技術、資本、労働力を融合して農産物の付加価値を高める「農業の産業化」に取り組んでいる様子を紹介。「3～5年後には運動を省内全体に広げたい」と語った。この“日中シンポ”は97年以来2回目。会場には両国の運動関係者約200人が訪れた。

#### その他

夏場のヒラメ北朝鮮産続々  
値ごろだが乱獲心配  
(北陸中日新聞6月21日)

この夏、魚市場にちょっとした異変が起きつつある。6和級の天然物のヒラメが今、大量に運び込まれたりする。そして、1和600円から1,000円という、手ごろな値段（卸売価格）で売られている。朝鮮民主主義人民共和国（北朝鮮）産である。案外北朝鮮からの魚の輸入は盛んである。ズワイガニやハマグリなどで、結構お世話になっている。そして最近、日本の200カ所（漁業専管水域）から、ものの50メートルも北朝鮮に近寄れば、根付きのヒラメの大きなやつが、海底で重なり合うほどたくさんすんでいるのが分かり、この6月から中京地区の市場にも、北朝鮮産のヒラメの本格入荷が始まった。外交上の問題により、先方の漁船が日本の港に直接入港することは、今はまだ許されていない。そこで、日本の漁業関係者の指導によって、漁場近くの洋上に貿易船を待機させ、取れたてのヒラメを積み替えて、山口県下関市の港に運ぶ。可能な限り鮮度を保つ努力である。

一つ小さな心配がある。数年前、中京市場へ売り込むため、中国船が日本海側の石ガレイをほぼ取り尽くした“実績”がある。折り重なって群れるヒラメを外貨をえさに取り尽くし、日本海の底魚が本当に底を突いてしまわなければいいのだが…。

このコーナーは主に日本海側の各新聞記事を参考にエリナ経済交流部で再取材・構成したもので、文責はビジネスニュース編集部にあります。

#### ■北東アジア経済交流地域連絡会だより■

#### 北陸AJEC

(北陸環日本海経済交流促進協議会)  
定期総会および特別講演会

去る6月16日、定期総会を開催し、今年3月に谷正雄前会長が逝去されて空席となっていた当協議会会長に北陸電力(株)山田桂蔵社長(その後会長に就任)が選任され、新年度の事業計画、役員改選案等が承認された。

総会后、松下電器産業(株)五味紀男国際関係部長による「環日本海経済における企業の投資活動—中国・ロシア・韓国地域を対象として」という演題で講演会を開催した。

#### 北東アジアにおける物流に関する 調査報告会

去る5月11日、ホテル日航金沢にて報告会を開催した。本調査は、(財)北陸産業活性化センターが日本自転車振興会の補助を受けた事業であり、昨年度、当協議会が受託して実施したものである。報告書は当協議会会員に限らず関係各方面に提供している。

報告書名：「北東アジア地域における物流の現状・展望と北陸の対応—北陸と中国との海上輸送を中心に—」

#### 韓国経済情勢視察ミッション

去る6月2～5日、ソウルで開催されたAPEC投資博覧会の機会に、中部通産局からの勧誘により、北陸国際投資交流促進会議が日本ブースに出展するとともに、同地の経済状況等を視察のため、当協議会が取りまとめ役となってミッションを派遣した。同ミッションの帰国報告は近々発行予定の次号「えーじえっくれぼーと」に掲載予定。

#### 舞鶴港振興会

在韓日系企業など集め  
韓国で舞鶴港セミナー

舞鶴港振興会と舞鶴商工会議所は、韓国・ソウル市で7月9日、「京都・舞鶴港利用促進セミナー」を開催した。舞鶴港にはロシア、中国、韓国の3貨物定期航路があるが、ロシア航路は現在休止中で、中国航路もあまり活発ではない。この中で、釜山との間を週2回結ぶ韓国航路は好調。舞鶴から産業ロボットなど機械類、ガラス繊維、プラスチック製品を輸出し、韓国から衣類、バッグ類などを輸入している。セミナーは、韓国の貿易関連企業や在韓日系企業などを集め、舞鶴港紹介ビデオの上映、港の概要説明、質疑応答などで航路の利用促進を訴え、交流会も行った。

### ■セミナー報告■

#### 地域セミナー

「河北省投資セミナー」

平成11年6月1日

場所：ホテル国際21（長野市）

共催：長野県日中経済交流促進協議会

河北省側プレゼンテーション

①あいさつ

河北省政府顧問

陳立友氏

②河北省における産業の現状

河北省対外経済貿易庁副庁長

崔江水氏

③石家荘市開発区の現状

石家荘市開発区副主任

李文志氏

④泰皇島市開発区の状況

秦皇島市開発区総会社代表取締役 楊 泰安氏

⑤廊坊市経済開発区の状況

廊坊市経済技術開発区副主任 賈 国 強氏

「中国の投資環境と対中投資の  
留意点」

講師：日中投資促進機構  
理事・事務局長 菅野真一郎氏



日中投資促進機構は通産省のサポートのいかない部分を任意団体としてお手伝いするもので、対中投資に関するあらゆるサポート、トラブル処理、そして中国側の中日投資促進委員会と連携して投資環境の改善などを行っています。

昨年の世界の対中投資件数と金額は、ほぼ前年並みでした。これは96年から課税された投資・生産設備に対して昨年再び一部免税が復活したこと、クリントン大統領訪中をきっかけにアメリカの大型投資が相当まとまってきたこと、ヨーロッパの多国籍企業も随分進出してきたことなどによるもので、日本を含むアジアの対中投資が減ってきてても、トータルでほぼ前年並みを達成しました。昨年の投資金額450億ドルというのは非常に大きな金額で、日本への外国投資が数十億、インドネシア・タイ・マレーシアでは80~90億ドル程度です。昨年未まで累計で32万社が中国に進出したとされていますが、稼働しているのは半分の15万社で、残りは建設中か何らかの理由で中断しているものです。過去20年間の国別では、香港・マカオからの投資が圧倒的に多く、5割以上を占めています。次に多いのが日本で、累計217億ドル。中国では「香港や台湾は国ではない」として、日本の投資が世界第1位にランクされています。

日本の対中投資は最近やや下火になっているとはいえ、年間1000件以上、累計1万8000件に上ります。地域別に見ると、93年には約3分の1が東北地方の遼寧省に集まっていた。それが97年には件数、金額ともに増えていますが、シェアにすると10%以上下がっていて、逆に増えているのが北京・天津などの華北圏、最も多いのが上海を中心とする華東圏です。昔は加工型企業が多かったのが、近年は中国のマーケットをターゲットに進出しているからで、ちなみに97年の当機構のアンケートによれば、新規進出理由の85%が中国の国内マーケット、という結果が出ています。

対中投資のインパクト

対中投資が中国経済にどのようなインパクトを与えているかといえば、①対国内総固定資産投資比率（民間設備投資と公共投資の合計）は年々上がっています。昨年、シェアが下がったのは景気低下に伴う内需拡大により中国独自の公共投資が増えたためです。②対工業総生産比率は金額・シェアともに年々上がっており、③税収も年々上がっていますが、外資優遇措置などによりシェアは少ない。④従業員数は農業部門を除く就業人口3億7000万人に対し約4.7%、20人に1人の割合に上り、⑤輸出比率が最も顕著で44%を外資企業が担っており、外資企業に対して大幅な政策変更はありえない、と考えられます。

進出事業部門

さて、対中投資の留意点に移ります。考え方としては、最も進出事例の多い製造業（85%）の合弁事業でご説明しますが、合作でも100%独

資でも同じなので参考にさせていただきたいと思います。最初に、どのような事業部門で進出するか。それは最も得意とする製品、分野で考えていただきたい。そして中国に行くと自動的に輸出入権が得られます。これは中国国営企業にはないメリットですが、輸出許可品目、輸出許可証に留意する必要があります。輸出許可証の事後申請は認められず、マージンの高い国営貿易会社を通さなければならなくなったりします。毎年公表される品目をチェックし、しつこく確認することです。

中国への輸出は、外貨繰りの都合やコピー商品が出回ったりで、突然ストップすることがあります。輸出だけに頼らず、早めに生産拠点を設置することです。また、中国には投資制限項目があります。奨励項目、制限項目、禁止項目などがあり、進出の難易度が計れます。これは長年公表されてきましたが、95年から公表されるようになりました。投資制限項目に該当する前に生産拠点を作ることが大切で、出せば大きな問題はありません。さらに、部品・部材メーカーにとっては、中国では日本で取引のない系列外の大手メーカーと取引するチャンスがあります。しかも早く出れば出るほど、その可能性は大きくなります。

そして、「小さく生んで大きく育てる」-これが鉄則です。なぜなら、プロジェクトが大きくても小さくても、遭遇する問題は共通で、大きさが違うだけです。

#### 進出地域

次に進出地域について。まず1カ所で中国全土をカバーすることは不可能に近い、ということです。理由は2つあり、その1つは物流です。中国の高速道路は昨年末で6200km、面積が26分の1の日本とほぼ同じでしかありません。年間1300kmが新設され5年後が期待されますが、今は未整備です。トラックの走行距離も、事故などを考えると1日500kmです。鉄道はすでに6万kmを超え、距離が長くなればなるほど安く、値打ちがあります。しかしこれを民間が確保するのは難しく、それは鉄道輸送の70%が石炭や食糧など生活必需品が優先されているからです。しかも貨物列車の時刻表が非公開で、使い勝手が不便です。2つ目の理由は売上債権回収がいまだに困難なことです。手形決済制度が未整備で、「ある時払いの催促なし」の状態です。国有企業の三角債（企業間の未払金）は9000億元とも1兆2000億元ともいわれ、98年度の国家財政収入9684億元と比べても大きい数字であることがわかります。

進出地域は東北、華北、華中、華東、華南の5つの経済圏があり、こうした経済水準の高いところ、また永く付き合う上で、居住性を考えて検討した方が良いでしょう。

#### パートナー選定

良いパートナーを選べれば8~9割成功、といわれますが、いくつかの注意が必要です。まず行政のトップの紹介には要注意。個人的なコネ、天下り先確保、赤字国有企業の押し付けなどを前提に対処してほしい。必ず複数（4~5社）の候補先を比較検討し、1社だけという断りにくい状況を避けてほしいし、実際に訪問して検討してほしい。中国人ブローカーの介在は不要です。中国側パートナーは単数が望ましく、香港・台湾企業と

一緒に出ることも良いのですが、それには固い信頼が必要です。

#### 事前調査を入念に

入念な事前調査は言うまでもないことですが、経験者の話を良く聞くこと、情報開示が少ないのでチェックポイントを積極的に数多くリストアップすることが必要です。国内原材料を活用することは、外貨の節約やコスト低下に有効ですが、その時注意しなければならないのは、見本で気軽に判断するのは危険であり、生産地・生産工場を必ず実査し、現場で現物を確認することです。中国国内の技術も年々向上しています。

外貨バランスの点は、今は基本的に心配ありません。96年4月の外為管理制度改革、同12月のIMF8条国への移行宣言により、經常取引、ロイヤリティ支払い、配当金支払いに必要な外貨を銀行窓口で交換できるようになりました。しかしインフレ対策の金融引締め、不良債権による貸し渋りなど、中国側パートナーの資金調達力は問題です。運転資金などで必要な人民元は、外銀保証、または外銀からの借入外貨を担保として借り入れます。

工業用地のインフラ整備チェックは重要です。政府高官が個人的に奨める安い土地は要注意です。やはり国家地や省・市で作っている工業開発区を選定してほしい。前者で工場を作ろうとすると、インフラ整備に莫大なコストがかかり、ケースによっては哀れです。電力の容量は十分か、周波数や電圧の安定性も必須です。工業用水の水質は、公表されている数値はあくまでも参考であり、自ら調査しなくてはなりません。排水処理の容量、上海など場所によっては盛土の必要性、市街地の工場・店舗では道路拡張や都市再開発などのチェックが必要です。公害規制は、中国で垂れ流しは言語道断、厳格な規制があります。国有企業には緩くても、外資企業には先進国並みの厳しい規制があります。環境保護局にヒアリングすれば、親切に教えてくれます。

土地代、すなわち土地の使用権は、工業用は最長50年、商業用は最長40年、住宅用は最長70年です。これは国家土地管理局の管轄で、土地使用証(権利書)の確保が重要です。土地使用権の価格は場所によってまちまちですが、例えば工業用は50年ベースの単価で、10%安くなったと言って実は25年で損をしてしまうこともあり、要注意です。

人件費は、安いからといって安心は禁物です。外資では福利厚生費が手取りの65%、労働組合費が2%、さらにボーナスが国有企業1回に対し2回支給です。こうしたことで、FSでは人件費を手取り額の2倍に設定します。労働生産性も要注意。日本よりどうしても人手がかかります。採用試験は必須で、6カ月の試用期間があります。年5日が標準の有給休暇に加え、「探親休暇」が年20~30日定められ、地方出身者ばかりの採用は注意しなければなりません。95年から週休2日制、週40時間労働になり、日本の工場長は苦勞したようです。上海では、労働組合は25人以上に設立義務があり、100人以上は専従者配置の必要があります。

工場建設は派遣された人が最初にぶつかる難関で、できるだけ経験者や専門家へのヒアリングをしていただきたい。現地業者と日系ゼネコンは値段が全く違い、品質、工期、請負責任も対照的です。工場やアパートの倒

壊事故は設計ミスや電気工事などが原因で、電気関連工事はすべて供電局、配管関係は電話局。途中で日系を使うといっても難しく、最初から条件にしなければなりません。一般家庭の台所、風呂、トイレなどが乏しく、工場の福利厚生施設が重視されます。

コストが安いということで気楽に考えがちですが、事前チェックが大切ですし、「転ばぬ先の杖」で早めに我々に相談していただきたいと思えます。

#### 対中投資のキーワード

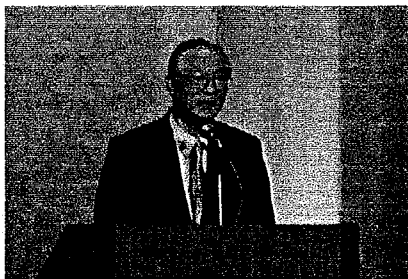
第1は、「中国は大きな国」であること。中国で普及率10%といえば、その絶対数は人口が日本の10倍であり日本の普及率100%に相当する規模です。年率5%の伸びは、量的には日本の50%の伸びに相当するインパクトがあることを意味します。

第2に、「常時、継続的にフォロー」すること。中国は速いテンポでダイナミックに変化しつつあり、経営者としては絶えずその変化を実感していただきたい。1~2年前の見聞で判断するのは誤りで、毎年1~2回は見聞して変化を見極めながら経営診断をしていただきたい。

第3に、ビジネスは「共存共栄の精神」で取り組むこと。これが結論です。日本は資源のない貿易加工立国であり、一方中国は資源が沢山あっても資金、技術、設備がない発展途上国であり、12億の人口があります。中国と日本が相見える関係、これが共存共栄だと思えます。

#### 平成11年度 第2回賛助会セミナー

「中国東北部新ルート開設セミナー」  
釜山-羅津-新潟航路の利用促進に向けて  
平成11年6月4日  
場所：ホテル新潟  
講師：東龍海運(株)・韓国特殊船(株)  
会長 朴鍾圭氏



1990年だったと思いますが、日本も韓国も船員費用が高くなり、外国人船員を入れようと船主協会の副会長として進めていました。その中で目をつけたのが吉林省の120万の朝鮮族です。彼らは言葉が出来ます。そこで延吉に訓練所をつくり、韓国の船会社に回す、という仕事をしました。その時、韓国の産業界でも同じように言葉の通じる所に進出したいという会社がいくつかありました。問題は、輸送経路が長いことです。例えば釜山から大連を経由し、鉄道で長春を経由して延吉までということで、日数もかかるし経費もかかります。人件費が安くても、運送費で食われてしまい、仕事になりません。そこで東の方に定期航路をつくったら、彼らが助かるのではないかと考えました。

そこには中国の港はなく、ロシアのザルビノやポシエツ、北朝鮮の羅津や清津を使わなければなりません。ザルビノやポシエツは当時鉄道も無く、道路も良くありませんでした。そこで93~94年、羅津をオープンしてくれないかと、吉林省の人たちとともに北朝鮮に打診しました。北朝鮮はOKしましたが、コンテナを運んだ経験がありません。そこで94年3月14日、空コンテナ30個をテストで清津に入れました。延吉まで何日で届くのかをテストしたのです。結果、最初の2個が1週間後に届きました。最後の30個目が届いたのは51日目でした。これでは話になりません。大連経由より時間がかかります。私は北朝鮮にクレームを出しました。彼らも初めてのことで分からないことが多く、手続上いろいろな問題があり、反省もしました。清津でなく羅津ならば早くなる可能性があ



る、ミス無しにやりましょう、ということになりました。95年6月、羅津に行き、1週間で契約をまとめました。そして95年10月、最初の船を動かしました。

#### 運送実績

今までの実績を説明します。95年は10月から3ヵ月で8航海しました。TEUで114個でした。96年は2,475個、バルクで12,708ト。97年にバルクが1,790トに減っていますが、96年に運良く、あるメリヤス工場の古い機械を延吉に移す計画があり、これが1万ト位あって96年の数字になっています。この工場はいま春に完成し、韓国からの資材をうちの船で運び、完成品を韓国に持ってきて売っています。97年は3,019個、去年は3,823個で、伸び率は96年を100として97年が122%、去年は154%となっています。今年は、前年に比べ1月が26%増ですが2月、3月と減り、また4月36%アップ、5月69%アップとなり、平均15%増加しました。今年も20%位は伸び、4,200ないし4,500個の荷動きがあると思っています。

95年の航海別運送実績表がありますが、1回目に釜山から出発する時に11個の荷物を積みました。帰りは5個、2回目は3個、帰りはゼロ、3回目は2個、帰りも2個、こんな調子で推移しました。最初は30個積みの小さく古いコンテナ船でした。それが満載になるまで半年かかりました。96年の下半期になって、100個積みの今の中国籍船セミコンテナ"CHU XING (チュウシン)号"に切り替えました。96年から98年までに、徐々に増えて60%まで積み込むようになりました。去年はIMFの問題で韓国の為替が弱くなり、輸出が増えてNorth Boundは一杯になりましたが、帰りが30%減ってしまいました。船会社にとっては60%:60%ならいいのですが、アンバランスが起きると経費がかさんで損です。それでも、赤字だったものが、昨年プラスに転じました。黒字まで5年位かなとあまり期待していなかった私にとって、3年で黒字になったのは、良かったことだと考えています。こうして132航海を経てきました。

主な荷物は、North Boundでは衣類原副資材、加工食品、機械類、日用品、自動車、建築設備で、最近はこの建設設備が増えています。South Boundはメリヤスなどの衣類、木炭、机の脚や引き出しなどの木製品・部品(釜山の家具屋さんが組み立てて売っています)、農産物、水産物などで、水産物は羅津の貝類などを冷凍コンテナで持ってきます。もし新潟に入れるとすれば、小さな漁船のバルクから冷凍コンテナに切り替えて運べると思いますし、期待しています。北朝鮮で生産するものはこれ位です。北朝鮮に行くものとしては、エンペラーグループという香港資本が先鋒で建設しているホテルの資材程度で、ほとんどが中国の荷物です。

運送実績表

年度	区分	CONT (TEU)	%	BULK (RT)	航数
1995 *Started in Oct	North Bound	56			
	South Bound	58			
	<b>Total</b>	<b>114</b>			<b>8</b>
1996	North Bound	1,556		12,708	
	South Bound	919			
	<b>Total</b>	<b>2,475</b>	<b>100</b>	<b>12,708</b>	<b>38</b>
1997	North Bound	1,676		1,623	
	South Bound	1,343		167	
	<b>Total</b>	<b>3,019</b>	<b>122</b>	<b>1,790</b>	<b>35</b>
1998	North Bound	2,456		7,696	
	South Bound	1,367		74	
	<b>Total</b>	<b>3,823</b>	<b>154</b>	<b>7,770</b>	<b>36</b>

## 北朝鮮陸上輸送での苦勞

話せば簡単ですが、最初は大変苦勞しました。苦勞話にはきりがありませんが、2~3件話したいと思います。95年の第1航海で、羅津に着いてから延吉に荷物が着くまでが1週間。鉄道運搬でした。1週間ではお客さんが付いてきません。大連経由とあまり変わりがなく、難しい状況でした。羅津から南陽までの鉄道で、駅が17個ありますが、これが4区間に分かれていて、貨車が1区間だけ行って荷物を置くと、機関車だけが戻ってくるのです。管轄が違うというのです。それが4カ所あって、その区間の機関車の調子が悪ければ走れなくなります。先に送った荷物が残って、後に送った荷物が先に行ってしまう。そんなことがしょっちゅう起こってしまいます。これでは仕事にならないと、相当文句を言いました。向こうも、どうしていいかわからず悩んでいました。

そこで96年1月、エリナの経済会議に北朝鮮の方々とお会いするためにやって来ました。私と契約した副委員長がいらっしゃったのですが、彼が公開の場で、陸上運送まで私に任せる、とおっしゃいました。国がやるべき陸上運送を、南の私に任せるとはびっくりです。彼らはコンテナ運送をやったことがなく、難しいことがわかったのでしょう。その夜、本気かどうか確かめたところ、上のOKをもらった正式な話だと言います。そう言われても、共産圏では、私は何も出来ません。そこで条件を出しました。向こうの鉄道の管轄はピョンヤンにあり、人事権も持っています。羅津港長が鉄道局にお願いして運んでもらっています。これではうまくいきません。そこで、鉄道局の指示命令権・人事権を羅津から南陽までの区間で一本化して独立線にすること、そして途中の駅の人事権を私に渡すこと、という条件を出しました。さすがにこれには困ったようです。けれど、こうすれば私だけでなくあなたにも出来ますよ、と言いました。すると半年ほど経って、一本化してくれました。分かったら、彼らはやります。こうして1日で行けるようになりました。

しかし、また問題が生じました。鉄道が古く、1~2年と経過して走れなくなってきたのです。速度が約20km/h、8時間ないし9時間、ある時は翌日に着きます。スロー、スローで、危なくてしょうがない。今年に入って鉄道運送をやめ、全部トラックに切り替えました。トラックの場合も道路が悪い、雨が降るとドロドロです。雪が降るともっと悪い。それでも荷

物は支障なく届くようになりました。トラックは平均40扣で走っています。峠が2つあり、いま山を迂回する道路を作っていますが、いつ完成するか分かりません。それでも、いま4,000個の荷物を運んでいます。トラック運送は中国の現通が扱い、トラック13台、シャーシ23台でやっています。道路事情から、6,000個までは大丈夫だろうと私は見えています。当分の間は苦労しながらでも、やれます。ただ永久には、問題が多すぎます。それまでには北朝鮮側が対策を立てると、私は思っています。

#### その他たくさんの苦労

それ以外にも、苦労話はたくさんあります。一番の苦労は電話です。最初、電話は南山ホテルに1個だけありました。それも手で廻すものです。これをピョンヤンにつないで、オペレーターが外国に回します。もちろん韓国には回せません。延吉につないで、延吉がそれを受け取ってソウルにレポートする方法です。今は電話局が出来、電話が2台、ファックスもあります。外国からの電話も入ります。ただ韓国からの電話は入りません。最初2年位は、船が入ってしまうと現場がどうなっているのかソウルでは分からず、ウロウロしながらやっていたのですが、現通の人たちが我々の代理として5名、現場に入り、無事にやってきました。船が入り荷物を延吉に運ぶ前に、マニフェスト（積荷目録）を出さなければなりません。ファックスがないので、クルマが先に着いたら困ります。手続きが出来ません。今はファックスがありますが、その頃は手廻しの電話で3時間も4時間もかけて出していました。

今も問題なのは、たまに電気が切れることです。油が足りない国ですから、停電になり、往生します。今は臨時発電機をつくり、電気が止まったらそれを回してクレーンを動かします。でも彼らとしては、最優先で電気を供給してくれています。ありがたいと思っています。ただ臨時発電機を回す油がないので、船からもらって回しています。お金は後で清算します。1回も清算したことがないのですが…。お互いに仕事ですから、協力しながらやっています。

最近、コンテナ1個に3ドルの保険を集めるようになりました。これは二重保険になると、文句を言いました。荷主が既に国際的な保険をかけている上に、北朝鮮の保険会社にまた保険料を払うことは出来ません。しかし、ピョンヤンがどうしても払えといいますし、3ドル程度の問題で仕方ありません。それからポートチャージの問題があります。最初30%のクレーンを寄付しましたが、その条件として、ポートチャージの70%をカットする契約をしました。ところが1年後になって、50%カットにしないかと言ってきました。彼らもお金がないし、現場を見ると本当に大変な様子です。OKしました。さらに次の年には40%と言われ、これもOKしました。来年には30%になるかもしれません。これが実態です。でも非常にがんばり、一生懸命やっているのは確かです。

もうひとつ面白い話をすると、ホットコイルを運んだことがあります。貨車に上げる時に必要なダンネジ（dunnage：荷敷き）をつくろうと、適当な厚い板がないので延吉から送ってもらうことにしました。作業しようと思ったらクギがないので、また延吉からクギを送ってもらいました。

1ヶ月後、再びホットコイルが来たのですが、木もないシクギもない。全部誰かが持って行ってしまったのです。また改めて送っていただきました。とにかくモノがありません。でも、言った通りにはします。分からなくてやれないのであって、分かってもやらないのとは違う。これは当然です。中国の人は、分かっても分からなくても、とにかくやってみるファイトがあります。最近の韓国の人たちは、分かってもやらない。これに比べたら、たいしたものです。

#### 北朝鮮の見方

これからも私は、北朝鮮とはどんな形でも仲良くしていかなければなりません。北朝鮮の現状はどうか。新聞、雑誌などにいろいろなことが書かれています。簡単に言えば、主体（チュチュエ）思想と外貨獲得の兼ね合いです。主体思想を守りながら外貨を獲得したい、という政策だと思います。油もない、米もない、電気もない。外貨がなければやっていけません。しかし外国の資本を受け入れると、そこに外国の悪いものも付いてくる。これをどうして防ぐか。夏、ハエや蚊が入らないように、蚊帳をかけるようなものです。これは亡くなった金日成主席の言葉です。それに従って今やっている。北朝鮮は今、1999年ではなく、88年です。これは金日成主席の年齢です。亡くなくても年齢は生きています。年号には“主体”が付きます。日本も“平成”が付くのと似たり寄ったりです。向こうでは金日成と名前を呼べないので、主体88年となります。西暦は使っていません。北朝鮮としては、とにかく外貨がほしい。思想は守っていく。これが基本線だと思います。彼らも悩むと思うし、我々も本当は困る。相手の立場に立てば理解は出来ますが、仕事をやる人間としては、やりにくいことです。中国もかつては同じことがあったわけですが、徐々に変わってきました。金大中大統領は太陽政策を打ち出していますが、それ以外にはないと思います。そうでなければ戦争です。戦争はやりたくないし、やってはいけません。太陽政策で最後までがんばってみようと思います。

#### きょうから新潟県民として

先ほど平山知事にお会いし、きょうから私は新潟県民になります、と言いました。今から定期航路を始めたら、もう後ろに引くことは出来ません。定期航路とは、ゆったりやらなかったりではなく、損をしても荷物がなくても、定期的に運航しなければなりません。もし途中で、荷物がなくなつたら、と引くものだったら、最初からやらない方がいい。つまり、こちらの産業が発展しなければ、私も商売になりません。運命は同じです。私は、新潟の船に乗った者なのです。だから、新潟県民になります、と申し上げました。

日本では、東京、大阪、神戸といった所が発展していて、日本海に面した所があまり発展していません。皆さんが言う“裏日本”です。なぜ裏日本でしょうか。韓国から見たら、日本は“座っている人”の姿に見えます。北海道が頭、東北地方の日本海側が胸、新潟はへその所にあります。山陰地方が足で、九州の靴まで履いている。東京は尻尾です。太平洋側が裏です。日本海側が表で、新潟が中心です。今後こちらの貿易が盛んにならなくてはなりません。新潟はへそ、センターで、センターの皆さんにがんば

ってほしい。私もセンターに加えていただき、一生懸命がんばりますので、よろしくをお願いします。

Q：運賃について

大連と羅津を比較すると、20フィートコンテナの場合、陸上運賃を含め大連経由が1,450ドル、羅津経由は968ドルで、約3分の2になります。ただ言いにくいことですが、ロットによって違ってきます。距離以外に、荷物がたくさんあるかないかです。海上運賃では、大連の方が950ドル位、羅津から新潟は750ドルと思っています。少し安いですが、距離を考えるとまだ高い。これは荷物が少ないからで、今は100個積の船ですが、200個積みに切り替えた場合もっと安くなります。半値くらいで行けるのではないのでしょうか。大連経由は競争が激しく、安くなる可能性もあります。ですから一概には言えませんが、陸上運賃を含めて、こちらの方がかなり安い。今後もっと安くなる可能性もある。距離的にも早く着きます。これは、新潟と羅津に橋を架けることと同じで、近い橋を架けたら、遠く廻る人はいないでしょう。近いから安くなるし、たくさん住復するようになると運賃もどんどん安くなります。しばらく赤字にならなくても、3年後は何とかやれるのではないかと考えています。

琿春-新潟間の大連経由と羅津経由の比較

区 分		大連経由	羅津経由
距 離	陸上区間	1,296KM	113KM
	海上区間	1,982KM(1,070MILE)	898KM(485MILE)
	合 計	3,278KM	1,011KM
所要日数		20日	4日
費 用	20'	\$1,450	\$968
	40'	\$2,400	\$1,617

Q：敦化、吉林、長春など背後圏の利点は

延吉あたりまでは琿春と同じだと思いますが、ちょっと遠いところは陸上運送の関係があり、もう半日から1日位かかるのではないのでしょうか。しかし時間の問題と言うより、荷物が増えればコストが安くなりますから、そのプラスでカバーできると思います。

Q：羅津-クラスキノ-琿春の鉄道ルートについて

これも検討しましたが、2つの国境を渡るというのは、大変です。ひとつの国境でもいろいろ問題があるのに、2つの国境を渡るのは難しいのではないのでしょうか。それだったら、羅津よりも、ポシエツトやザルビノを使う方がいいと思います。私もすでに社員をポシエツトに送り、検討しています。商売ですから、ナショナリズムではなく、コストが安い所に目を向けてやっています。どちらが安く、早く、便利で、サービスがいいのかを研究していくのが方針です。ただ、ロシアもやってみないと分からない。羅津と同じようにテストをやって、結果を見てから決めたいと思います。現時点では、羅津です。ポシエツトもやらないというのではなく、検討しているところです。

Q：ハルビン内陸港など黒龍江省とのつながりは

一口に言えば、希望線です。そこまでネットワークを広げたい希望線です。ただ今の時点では、吉林省の近い所も全部まかないきれない状況です。

クルマの台数、鉄道の連絡、船の大きさなどの問題があり、ステップを踏まなくてははいけません。黒龍江省の東部を一つのめどとして考えていますが、何年かかるか分かりません。95年から始めて、今ようやく新潟—羅津まで踏み切りました。あと3年、4年経てば、そこまで行けるかもしれません。

Q：月1回サービスで積み残しの懸念は

手続き上の問題は、北朝鮮にはあまりありません。スムーズにいらいます。通関もスムーズで、スルーカーゴも中身は一切見ないようにしています。今はとりあえず月1回です。皆さんからのお土産で、最初の航海に何十個もの荷物があればいいのですが、もし無ければ、月1回でも損です。とにかくやってみて、荷物が増えれば、1回を2回に、3回に増やすことは考えています。最初から3回にしますとは言えません。皆さんの協力で、3回になるようお願いしたいと思います。1年やったら2回になるかなあ、くらいの希望は持っています。

講演の最後に

北と南の政治関係で、非常にやりにくい仕事ではあります。率直に話すのも難しいことがあります。しかし、一つ一つ向こうも進歩しています。モノが無いとか、分からないとか、ロケット事件とか、変な船が入ったりとか…、これらは政治問題です。しかし経済問題でもあります。北朝鮮は、外貨獲得のために売るものはありません。無ければ、ロケットでも売らなければどうにもなりません。これも「立派な」商売で、政治問題だけのことではないと私は思っています。あまり追いつめると、よくありません。悪い人に「悪い、悪い」と言ったら、いい人にはなりません。少し悪くても「いい人、いい人」と言っていれば、少しは良くなります。東北経済を活用するには、北朝鮮を抜きに考えられません。運の悪いことに、ちょうど玄関になっているのですから、玄関はオープンにしないといけません。互いに協力してオープンな形をつくりながら、互いのプラスになるようにするのが我々実業家の宿命です。特に海運業界の人間にとって、海があって港があるのに船が走れない、というのは恥ずかしいことだと思います。定期航路をやるのは、海運業界の使命です。日本の業界は高くつくので、安くつく私がまずやってみましょう。きょうから私も県民になります。どうぞよろしくお願いします。

#### 平成11年度 第3回賛助会セミナー

「最近のロシア情勢と今後の展望」

—我が国の安全保障の視点から—

平成11年7月2日

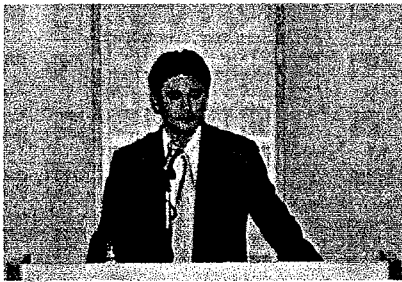
場所：ホテルディアモント新潟

講師：防衛庁防衛研究所

兵頭慎治氏

旧ソ連邦の崩壊を的確に予言し得た者はいませんでした。91年12月のソ連邦崩壊の合理的説明も未だなされていません。ロシアでは今も非合理的な出来事が多く、過去の経験を踏まえてロシアの将来を予測するのも極めて難しいことです。この1年間で首相が3人も交代してしまいました。政治が混迷を極め、大統領と議会は常に対立しています。これは構造的な問題で、大統領と議会下院（ドゥーマ）ともが直接選挙で選出されという二元代表制に由来する問題です。

プリマコフ内閣解任の直前、議会は大統領弾劾決議を検討しました。弾劾の理由は、



- ①ソ連邦崩壊
- ②93年10月の武力弾圧
- ③チェチェン紛争
- ④ロシア軍崩壊
- ⑤98年8月の経済危機

が挙げられました。しかし大統領側の買収工作、議会解散圧力等で弾劾決議は可決されず、どの罪状についても大統領の責任は問われませんでした。しかし、エリツィン大統領には政治的圧力となり、エリツィン側はプリマコフ首相が反エリツィンの動きに荷担していたと取ったようです。

プリマコフ解任のもうひとつの要因として、現在エリツィンに巣食う5人の人間(エリツィン・ファミリー)が挙げられます。①タチャーナ・ジアチェンコ(エリツィン次女/大統領顧問)②ベレソフスキー(ロゴバス自動販売会社社長/財政支援)③ユマーシェフ(ジャーナリスト)④ポローシン(大統領府長官)⑤アブラモヴィッチ(新興の石油王/金庫番)、以上5人がプリマコフ退陣を画策し、ステパーシン内閣の経済閣僚選定に影響力を振るいました。さらにファミリーは利権の拡大に腐心し、ロシアの3大企業体(ガスプロム:天然ガス会社、統一エネルギーシステム:電力会社、鉄道省)に影響力を拡大し、さらにはロシアの中心的な企業、産業、官庁をほぼ牛耳っていると伝えられています。96年の大統領選挙では、財界の動きが大きく影響を与え、7財閥がこぞってエリツィン再選に動きました。その後利権対立や金融危機があり、エリツィン・ファミリーが残っている状況です。

99年12月には下院議会選挙があります。上院は地方行政長官と地方議会議長が自動的に選出され(89行政主体×2=178名)、下院は定員450名、任期4年、小選挙区比例代表併用制です。今回も共産党が第1党になると思われます。但し、前回の選挙よりは得票を落とすでしょう。理由は明確な争点に欠け、浮動票を取りこめないからです。第2党はルシコフ・モスクワ市長の率いる「祖国」。しかしエリツィン側の追い落としが急です。第3党はレベジの国民共和党か。レベジはエリツィン陣営の妨害を懸念しマスコミから遠避っていますが、隠然たる勢力を有しています。比例代表制には5%条項があり、チェルノムイルジンの「我が家はロシア」はそこまで達しないだろうと見られます。いずれにしろ反政府勢力が過半数を占める特徴に変化はなく、エリツィン政権とは対立基調になります。

2000年の大統領選挙については現在大きな争点がなく、人気投票の色彩を帯びると予想されています。ジュガーノフ共産党議長の一位が濃厚です。但しカリスマ性に欠け共産党分裂の可能性もあり、1回の選挙では決まらず上位2人の決戦投票には残るまでと思います。もう一人残るのは誰か。ルシコフ・モスクワ市長も善戦するでしょうが、人気が首都圏に限られ全国的な集票に疑問符があります。レベジ・クラスノヤルスク地方知事はカリスマ性と大統領選への準備があり、現在静観の構えながらダークホース的存在です。人気の高いプリマコフ前首相は不確定要素。エリツィン陣営はまだ候補者を決めていない。いずれにしろエリツィンよりは保守的で、政策的連続性を欠く可能性があります。過去の態勢に回帰するこ

とは不可能と言えます。

#### 中央と地方の問題

ロシアの中央と地方の間には大きな問題があります。それはセパラチズム（分離主義）と呼ばれるものですが、必ずしも地方が分離独立を目指す動きとは限りません。昨年8月の金融危機で、地方は自衛手段として税金をモスクワに納めない、独自に外貨や金を準備する、価格や物を勝手に統制する、独自に税制度や金融制度を打ち出すなどの動きを見せました。これを憂慮したプリマコフ首相（当時）は99年1月、連邦関係（モスクワ＝連邦中央と地方＝連邦構成主体）の問題点について次の演説をしました。

- ①連邦構成主体の行政境界線を変更しようとする動き（及び行政境界線の遮断性の高まり）
- ②民族主義的な動き（ロシア89連邦構成主体＝民族的原理から成る21共和国・1自治州・10自治管区＋地域的原理から成る6地方・49州・2市）
- ③法的な分離主義（地方が連邦中央の決定を無視する、独自に決定する）
- ④権限区分条約（中央と地方の権限分割・線引き→権限のばらまき→各地方によるばらつき・中央権限への侵食）
- ⑤経済的な分離主義（国有資産の管理・所有などを無制限に追求）
- ⑥財政面での分離主義（経済的ポテンシャル・財政のばらつきによる納税拒否、交付金不正使用など）

分離主義は国家の安全保障をも脅かすものと認識されています。これらの問題を解決するため連邦構成主体の統合を検討する上でプリマコフが注目したのが、地域間連盟（極東・ザバイカル地域間連盟など8ブロック）の存在です。プリマコフは中央政府幹部会に8地域間連盟の指導者を組み入れました。地方行政長官の公選制廃止という考えも出されました。しかし豊かな地方は貧しい地方との統合を望むはずもありません。2500万人の在外ロシア人問題を含め、ロシア連邦への民族的な求心力やアイデンティティーが乏しいことも国家としての一体性の低下、主権の機能不全の要因とも言えます。チェチェン独立の問題は2001年12月31日まで棚上げされていますが、実質的に独立国としてロシアの支配を排除しており、他地域の独立の動きとも合い呼応して、ロシアは難しい選択を突きつけられることになります。

#### 今後の日ロ関係

最近の日ロ関係・中ロ関係の緊密化、対アジア外交活発化の背景として、次の5つの要因が指摘されます。

- ①西側協調路線から全方位外交への転換
- ②ナショナル・アイデンティティーの欠如（ヨーロッパの国が、アジアの国が）
- ③欧州部でのロシア外交の手詰まり（NATOの東方拡大）
- ④中国、日本への接近（対米牽制）
- ⑤アジア諸国との経済関係の強化

しかし、ロシア外交のプライオリティーの第1はCIS諸国で、第2が欧米、第3にアジア太平洋地域になります。そのアジア太平洋地域での最



優先地域は1に中国で、2がインド、3に日本がきます。日本の位置づけは決して高くありません。ロシアにとっての日本と、日本にとってのロシアの位置づけは異なります。このパーセプションギャップが日ロ関係の進展を阻害している要因の一つと考えます。

2000年までの平和条約、領土問題の解決は、いっそう困難になっていると認めざるを得ません。これからの選挙戦キャンペーンで日本に妥協的な姿勢は誰も示すはずがありません。また領土問題、国境確定問題は大統領の一存で決定できることではなく、議会の批准や地方の指導者の承認を要するなど、複雑さを増しているといえます。

冷戦が終結し、環日本海交流が生まれてきました。冷戦時代は日ロ関係の主体は政府に限定されていましたが、今では様々なレベルで交流拡大されています。また2国間のみならず多国間での安全保障、秩序維持が模索されています。大切なのは隣人、隣国である認識を全面に打ち出すことです。しかし東京とモスクワの間だけでは、この意識は形成されません。先ほどの分離主義に見るように、今後のロシアの帰趨を握るのは地方です。地方レベルの交流拡大が今後の日ロ関係に極めて重要であると考えています。

#### 貿易・投資・物流促進研究会

「ロシア極東で進む北太平洋経済  
協力」

平成11年7月12日

場所：(株)リンコーコーポレーション会議室  
講師：極東・ザバイカル地域間協会  
国際経済交流部長 A.ブーレイ氏



極東・ザバイカル地域間協会国際経済交流部長を担当するとともに、民間の日ロ経済委員会極東部会のカウンターパートであるロ日経済委員会のセクレタリー、政府間委員会極東部会の事務局長（日本側はハバロフスク総領事）、米ロによるゴア・ステパシン委員会極東部会の事務局長などを務める。

まず、いいニュースから。5年前から日ロを行き来していますが、今日始めて飛行機が満席でした。もうひとつ、極東・ザバイカル地域間協会は数ヶ月前から極東ロシアの輸送インフラについての投資プロジェクト集を作成してきましたので、ERINAにお渡しします。

最近、ロシア政府、アクションコ第一副首相は輸送問題を重視しています。アクションコ副首相は鉄道大臣時代から極東の輸送インフラに関心を持ち、今でも極東訪問を行っています。また最近では、ウラジオストクでの国際会議における輸送インフラ分科会で、米・中・ロの輸送回廊に関する合意書が調印されました。この中で、中国側は輸出入貨物を大連からこの輸送回廊ルートに回すこと、国境通過所に集荷ターミナルを設置すること、シノトランスに輸送会社の許可を出すことなどを約しました。アメリカ側は国境通過・通関手続きのノウハウを提供すること、FOB/CIF条件による輸出入を行うことを約しました。ロシア側は国境通過のタリフの割引、手続きの簡素化を約しました。これにより海上輸送の距離は2000マイル短縮され、港湾での待ち時間も短縮できます。

5月末にはロ韓間でナホトカ韓国産業団地の設立合意書が調印されました。面積は20ヘクタール、200社程度の工場が設置される計画です。また同月、マガダン経済特区の設立作業が終了しました。7月5日にはサハリンで最初の石油探掘が行われました。こうした動きは、各地方政府が中央政府と協力しなければ考えられないことです。94年に経団連がハバロフスクに訪問した際、極東ザバイカル協会が中央と地方の調整役を果たすべきだとの吉田氏の発言があり、その後5年間をかけて極東投資環境の法律基盤に関する本を出版しました。ここで贈呈させていただきます。

今月に入って、日本の外務省欧亜局審議官がコンピューターやOA資金

を当協会に贈呈しました。日本政府が当協会に注目している表われと感謝しています。今日は、日本海側各自治体で情報交換システムを作ろうと、吉田さんに提案しました。この件は、96年に福井で行われた知事会議で新潟から提案されたことです（実際はその前年に知事会議として提案）。その後、具体的な動きはありませんでしたが、ERINAが日本側の、当協会がロシア側のデータベースを提供できると思います。また、日ロ経済委員会極東部会では極東地域の優先プロジェクトを選定していますが、その内、プレア水力発電所プロジェクトについて、通産省が（CO<sup>2</sup>排出削減について）FS予算を出すという情報が入ってきました。今後は9月か10月に、ハバロフスクで日ロ平和条約締結準備に関する会議が行われる予定です。また時期は決まっていますが、第5回政府間日ロ経済委員会が開催される予定で、日ロ経済関係の障害とその解決方法がテーマになります。

米ロ関係では、CLEAR-PAKという通関手続き簡素化プロジェクト、極東地域の空路管理システムの近代化プロジェクトなど重要なものがあります。アメリカ・キャタピラー社は、沿岸漁業用の船を作ることになりました。また、ロシアとアメリカ西海岸州との情報交換システム構築プロジェクトも重要です。

中ロ関係も活発化しています。ハム鉄道沿線など極東地域における天然資源開発の共同プログラムの作成、森林火災地に残る木材の輸出等を検討し、また8月にはザバイカルスクー満州里の国境通過所を現地調査し、他の国境通過の参考とします。

韓ロ関係も貿易額が増加し、極東地域の貿易相手国で中国に次いで第2位を占めています。

Q：琿春－マハリノ鉄道について

ウラジオストクでの会議の議事録によれば、ベルチューク副知事は、沿海地方側はほとんどの問題を解決したと言っています。この議事録は米・ロ・中の代表者が署名したものです。

Q：日ロ関係の戦略コアについて

極東ではエネルギーコストが高く、製品競争力が劣ります。エネルギーコストの低減は、極東地域の経済情勢に大きな影響を与えます。資源があっても、問題はその開発・利用であり、日本との協力関係が大切になります。エネルギーは極東だけでなく、隣国にも利益を与えることです。北東アジア天然ガスパイプラインについてのヤクーツク会議等、これからも活発化していくと思います。

Q：ナホトカ産業団地について

ロシア韓国産業団地のアイデアは、ナホトカ自由経済特区から生まれました。自由経済特区プロジェクトは失敗しましたが、別にロ米産業団地、ロ韓産業団地の2つのアイデアが生まれました。インフラ整備の資金不足を理由に、ロ米プロジェクトの方は停止しましたが、ロ韓プロジェクトは200ハクタールから20ハクタールに規模を縮小して実施されることになったものです。

Q：青年交流の人材選定について

ここ数年、当協会でもボランティアとして働きながら日本語を学び、日  
口交流に貢献したいという青年も多くなりました。青年交流の人材選定に  
ついては、いつでも協力します。

Q：日米の極東へのアプローチの  
違いについて

それぞれの国に法則があって比較対照は難しく、アメリカは経済的アプ  
ローチに政治的な配慮がからむことがあり、評価するのは難しいことです。  
しかし一例を挙げれば、70年代には極東地域の貿易に占める日本のシェ  
アは60%近いものでしたが、最近では19%に落ちてきました。逆にア  
メリカとは、90年から現在まで、6倍に増加しました。また極東地域へ  
の外国投資の半分以上はアメリカで、通信、コパカ金山開発、サハリン石  
油・天然ガス開発などです。アメリカ企業は積極的で、極東にチキン飼料  
が入らずチキン生産が難しくなるとすぐ、アメリカはチキンを極東市場に  
入れてきます。観光ビジネスにも積極的です。沿岸漁業用の船もすでにア  
メリカには注文があり、日本にはありません。これからは短距離の地域内  
航空機の購入が控えており、アメリカ企業はすでに対応しているものと思  
います。進出プログラムにはアメリカ政府の支援・保障制度があり、先発  
企業への優遇措置もあります。

Q：サハリン～ハバロフスク天然  
ガスパイプライン計画について

まだサハリンエネルギー、サハリン州、ハバロフスク州など関係者の利  
害が一致していません。先のウラジオ会議では、採掘したガスを井戸に戻  
すか、現存する低能力のパイプラインで輸送する2つのオプションが示さ  
れました。パイプラインの新設やLNG施設は、多額の投資を必要としま  
す。サハリンの北部から南部へのパイプライン建設もコストが高く、その  
60%を持つサハリンエネルギー自身、決定に至っていません。

## ■ERINA からのお知らせ■

賛助会セミナーの開催予定

○第4回賛助会セミナー

日 時 平成11年8月20日(金) 15:00~17:00

\*日時が変更されましたので、ご注意下さい。

場 所 新潟グランドホテル

テーマ 北東アジア関係諸国と日本外交～多国間協力を展望して～

講 師 外務省アジア局地域政策課長 小原 雅博 氏

○第5回賛助会セミナー

日 時 平成11年9月10日(金) 14:00~16:00

場 所 新潟グランドホテル

テーマ 未定

講 師 みちのく銀行会長 大道寺小三郎氏

●賛助会入会のお申し込み・お問い合わせは、エリナ経済交流部まで。

### 編集後記

信濃川右岸に、新潟西港と新潟中心街の双方を望むことのできる“万代島”と呼ばれる砂州状の帯があります▼物流港としての役割を新潟東港に譲ったいま、新潟西港は“人流”のゲートウェイ機能を担い、倉庫地区だった万代島は環日本海地域のコンベンションセンターとして再開発されることになりました▼このほど提示された計画では、国際会議場、見本市会場などの国際交流センターに、商業・業務施設、ホテルなどが盛り込まれています▼経済環境の変化に伴って二転三転した計画だけに、「誰のための施設なのか」とあらためて県民の吟味を呼んでいるところで、す▼北東アジア3億の人々に利用され、新潟県民に有効な成果を還元できるように活用したいものです。

### ERINA BUSINESS NEWS Vol.14

1998年7月30日

発行人 金森久雄  
編集責任 中川雅之  
編集者 中村俊彦  
発行 財団法人環日本海経済研究所  
〒951-8068  
新潟市上大川前通 6-1178-1  
日本生命榎谷小路ビル6階  
Phone 025-222-3150  
Fax 025-222-9505  
Internet <http://www.erina.or.jp>  
E-mail [koryu@po.erina.or.jp](mailto:koryu@po.erina.or.jp)

禁無断転載